ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

1988

ANNUAL REPORT

THE COVER:

...ngs featured in this
...eport are from the
...*Collection*, Ontario
...'s Collection of
...by northern Ontario
...hese paintings were
...because of their
...n of typical northern
...scenes. There is a
...biography of each artist
...the last page.

Cover:
Rocks Near Collins Inlet
Ivan Wheale

THE 88TH

ANNUAL REPORT

OF THE

ONTARIO

NORTHLAND

TRANSPORTATION

COMMISSION

FOR THE YEAR ENDING

DECEMBER 31, 1988

Province of Ontario

Honourable David Peterson
Premier

Honourable René Fontaine
Minister
Northern Development

90-00541/

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

J.W. Spooner,
Chairman,
Timmins

G.J. Gagnon,
Commissioner,
Hearst

R. Motlong,
Commissioner,
Sioux Narrows

W.B. Brayford,
Commissioner,
New Liskeard

R.G. Brisson,
Commissioner,
Cochrane

R.S. Lucenti,
Commissioner,
North Bay

M.D. Sinclair,
Commissioner,
Sudbury

E.T. Sutherland,
Commissioner,
Moose Factory

W.A. Keller,
Commissioner,
Mindemoya

PRINCIPAL OFFICERS

P.A. Dyment,
President & CEO

D.E. MacDougall,
Vice President, Finance

R.S. Hutton,
Vice President,
Telecommunications and
Computer Services

K.J. Moorehead,
Senior Operating Officer - Rail

K.J. Wallace,
Senior Officer, Marketing
and Passenger Services

E. Marasco,
Senior Director,
Passenger Services

T. O'Connell,
Counsel

Ministry of
Northern Development
and Mines

ONTARIO

The Honourable Lincoln M. Alexander
P.C., Q.C., C.St.J., B.A.
Lieutenant-Governer of the Province of Ontario

May it please your Honour:

I beg leave to present the 88th Annual Report of the Ontario Northland Transportation Commission for the year ending December 31, 1988.

Respectfully submitted,

René Fontaine
Minister of Northern Development

1989

Ontario
Northland

The Honourable René Fontaine
Minister of Northern Development
Parliament Buildings, Toronto, Ontario

Sir:

I beg to submit the Annual Report for the year 1988 of the Ontario Northland Transportation Commission, and I have the honour to be, Sir,

Yours faithfully

J.W. Spooner
Chairman, ONTC

1989

President's Report

In 1988, the ONTC continued to play a vital role in "bringing the North together" for both business and pleasure.

The services provided by rail, air, marine, bus, trucking, and telecommunications are essential to the economic well being of northern Ontario, and provide a business link to southern Ontario, and as such to all other parts of the world.

However, I think it is worth noting that many of our services are also the largest tourist attractions in the areas they serve. The Polar Bear Express has become a tourist destination for people from all over the world. The M.S. Chi-Cheemaun and the M.V. Chief Commanda II are also major tourist attractions in the Georgian Bay and North Bay areas. While providing essential transportation services to businesses and residents, they also encourage tourists to visit these communities and to stay at least an extra day. This has an important economic spin-off for area hotels, restaurants and other service facilities.

As a northern company, managed by northerners, and serving the people of northern Ontario, we are proud that our links between northern communities and to the rest of the world generate an even larger tourism industry.

With the opening of the new headquarters in North Bay, the ONTC also looked to the future of the region by investing in an unique and ambitious art collection. This growing and carefully selected collection has focused on artwork by northern artists with particular emphasis on those from the area we serve.

Today the collection features over 300 paintings, wallhangings and sculptures by 90 artists. Many of the works have been placed in common areas of the new headquarters. Twenty-four works are on show at the ONTC office area in Union Station in Toronto, and others are located in various facilities throughout the region.

Our efforts to support northern Ontario artists were rewarded with the 1988 Award of Merit from the Ontario Association of Art Galleries. This award of merit is presented annually in recognition of a corporation's "exemplary support" of visual artists. Past recipients have included Suncor and the Toronto Dominion Bank. We are proud to feature seven of these paintings in this Annual Report.

We will further document the history of the region in 1989 with the publication of a book on ONTC's role in the development of northern Ontario, and with the upgrading of a small museum in Moosonee and the development of a new ONTC museum and archives in North Bay. These will be of interest to staff and tourists, as well as to researchers, historians and educators.

As we approach our 90th anniversary year, it is a pleasure to report that our level of service is constantly being improved with substantial advances in technology.

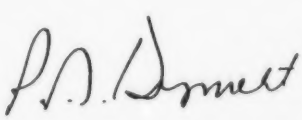
The first step of a four-phase plan to provide a fibre optics cable link between Timmins and North Bay was completed this year. This link will provide a faster, more economical and reliable service with higher signal quality. Upgrading of other telecommunication systems has allowed us to offer a larger number of services to many communities.

In addition, the ONTC has become the manufacturer of some of the most modern inter-city coaches in North America. Three new rail cars underwent final testing in 1988. They will be put into service early in the new year. These cars are the first in a major $25 million project. The stripping and reconstruction was all completed in our shops. We anticipate that with the expertise we have acquired in using this specific modern technology, we will eventually be able to market this service to other railways.

We continue to invest in the region with other improved services and capital construction. This has the dual objective of improving our plant and stimulating other investment and confidence in the North. A new Intercity Intermodel Rail/Bus Terminal was completed and opened in Englehart during 1988, and the Timmins Station was completely renovated. In addition, the $9.5 million project for pensioners and other seniors adjacent to the new headquarters opened and the 133 units were fully rented by October. The complex, an investment of the Employees Pension Fund, is run as a commercial venture.

An elaboration of our 1988 activities is provided on the following pages.

Respectfully submitted,



Peter A. Dyment
President & CEO

Front Door
Bruce St. Clair

Telecommunications

The ONTC telecommunications systems form an important link with Bell Canada and with CN/CP in providing a telecommunications network for the North. The Branch provides long distance service, WATS, private line voice and data, CBC program and video telex and telegraph services to northern Ontario. It also is the provider of local telephone service to Moosonee, Moose Factory and the Temagami and Marten River areas.

As in 1987, message growth continued to increase dramatically. In fact, during 1988, an unprecedented 11.6 million toll messages were processed, an increase of 14 percent over last year's 15 percent increase. This growth is the result of the implementation of further reductions to message toll and WATS rates.

Expenses were held to an increase of 3.5 percent, and overall revenue increased by 5 percent, resulting in a net revenue increase of 8 percent.

Several major projects were completed in 1988, including a modern digital switching unit, Phase I of a fibre optic cable link, custom calling features in two communities, and innovative changes in special services.

In Timmins, telephone operator services were transferred from an analog SP-1 Toll Switch, to the state-of-the-art DMS 200 Digital switching unit. This transfer provided an increase in the efficiency of operation, improved service, and new features for customers.

The first step of a four-phase plan to provide a fibre optics cable link between Timmins and North Bay was also completed this year. Sixty km of cable was laid along the Commission's right-of-way between Timmins and Porquis Junction. Engineering work has already begun on Phase II which will extend the fibre optic link another 97 km to Swastika in 1989. The long-term plan is to extend digital facilities from North Bay to Hearst.

Fibre optics use bursts of laser light to send messages through fine glass strands. They are smaller and lighter than conventional cable, can carry more information faster, more economically, and with higher signal quality and reliability than conventional circuitry.

A successful marketing thrust launched custom calling features in Moosonee and Moose Factory. Another successful product line was introduced when the Branch became a distributor for the Sharp line of laptop computers and facsimile machines.

Several innovative changes relating to special services were implemented in 1988. Telex rates were unbundled, providing customers the option of providing their own terminal equipment. In addition, a new rating structure was developed to better associate the value and diversity of services provided with actual costs.

As the 1990's approach, the Telecommunications Branch continues to be committed to keeping pace with the technological advances that are required to provide a modern, quality service to its clientele. It is actively pursuing new opportunities to better serve the communities of northern Ontario.

Home From School
Joan Duffy-Nabb

Land Passenger Services

The Passenger Services Division provides land transportation for residents and plays an important role in bringing tourists to the region. This Division is responsible for all regular passenger trains, the Polar Bear Express, all bus operations, including charters and tours, station facilities, and attaining and maintaining passenger equipment. In addition, it operates the Hannah Bay Goose Camp and is responsible for marketing all these services.

All regular passenger trains have shown ridership increases of approximately 8 percent from 1987.

Ridership on the Polar Bear Express decreased 4.2 percent from 1987. ONTC through its Tourism Development Branch, is endeavoring to improve or foster the improvement on the Moosonee/Moose Factory for tourists, to encourage increased usage.

The Hannah Bay Goose camp is located 45 air miles due east of Moosonee. The facility is particularly popular with American hunters and photographers, and 1988 was no exception to the traditional annual achievement of major bookings.

As predicted, the North American bus industry, including that of the ONTC, has continued to experience an overall decline in scheduled service ridership. However, this year's decline of 3 percent is considerably lower than that of previous years, hopefully signalling stabilization of regular ridership. Tours and charters have continued to be successful as reflected by a 10 percent increase in their revenue. Overall bus revenues increased by 4 percent, and expenses were curtailed to 4 percent over those of last year.

Although bus operations have shown considerable improvement over the past couple of years, it is still a challenge to strike a balance between client needs and a cost-effective streamlined service. The Division will continue to analyse and monitor each bus route and frequency of service to bring the operation to a sound financial position.

Two major projects were completed in 1988 adding to the ONTC quality of service and the economy of Timmins and Englehart. A modern intercity intermodel Rail/Bus Terminal was completed and opened in Englehart in October at a total cost of $1.5 million. The new building provided 14,000 square feet, a bus canopy and special construction for handicapped access. In addition, the Timmins station was completely renovated with a new customer/BPX counter, a general office area with some retail rental space, and a sheltered bus canopy. The cost of this project was $700,000.

In North Bay, site grading for the proposed North Bay Intermodel Passenger Terminal was completed making way for the construction of a new facility starting in 1989. It is also planned to begin major renovations to the Cochrane station next year.

The New Passenger Services branch of the Passenger Services Division continues with the project management and coordination of the GO Transit car reconstruction project. In all, 20 commuter rail car shells are being converted to intercity coaches. The first three cars and one auxiliary power unit (APU) were completed, launched and preservice road-tested in 1988. The new equipment will be introduced to the "Little Bear" train service between Cochrane and Moosonee early in the New Year. Four more cars are expected to be completed and placed in service by the end of 1989. These refurbished cars represent the most modern, long distance rail passenger cars in North America. The conversion process is using state-of-the-art technology to reconstruct the cars' interiors, sub-systems, electrical heating and air-conditioning systems. The APU's which provide electrical power for the trains, will replace the last vestiges of steam on the ONTC.

The Solution
Sheila Langlois

Rail Services

The Rail Services Division provides the trains for land passenger and carload freight demands. It has three components - Transportation, Mechanical and Engineering.

The Transportation Department is responsible for the scheduling, control and operation of all trains on the system, as well as the operation of various yards. The Mechanical Department handles the maintenance, repair, servicing, cleaning and inspection of all locomotives, freight cars, passenger cars and other non-revenue equipment on Ontario Northland's lines. The Engineering Department undertakes the construction, maintenance and repair of all track, bridges, signal systems and culverts, and performs some railway building construction.

The Mechanical Department, under a contract basis to the Land Passenger Division, handles conversion of commuter units to intercity coaches. Two coaches and one snack car were converted and an auxiliary power unit (APU) was completed in 1988. Using state-of-the-art technology, the Division's mechanical facilities are able to complete any mechanical rebuild, refit, repair or modification requirement.

Rail Services are responsible for maintaining and upgrading 1,000 km of track, a fleet of approximately 700 freight cars, 33 diesel electric locomotives and 42 passenger cars. In 1988, this included completing one-half of a 3,000 h.p. locomotive overhaul program, the finalization of the low temperature protection system installation and a further move towards more preventative and less breakdown maintenance.

In addition, the Division continued to focus on improving technical and safety training.

During the year, 16.5 miles of worn mainline was replaced with new continuous welded rail. A total of 43,000 track ties were replaced along with 10 sets of switch ties, and some 50,000 tons of rock was crushed and distributed at various locations to provide for the maintenance of the ballast section and to facilitate surfacing and lining operations. Construction on two major track additions at Englehart and Moosonee was also started this year.

A new Stores facility at Englehart and final track connections to the building were completed. In addition, significant capital improvements were made to the Cochrane yard to facilitate the construction of new passenger equipment for the excursion train.

House Cobalt
Caroline MacArthur

norOntair

The objectives of the government in setting up norOntair in 1973 were to reduce the isolation of northern Ontario, to enhance the industrial and commercial development of the region, and to bolster the private sector air business. The original mandate was to set up an infrastructure to operate an airline, to set standards and to determine fares and schedules.

norOntair has met these goals and completed its mandate. In view of a move to deregulation and a more competitive environment, the ONTC, in 1987, called for proposals from qualified carriers to determine to what extent, if any, the private sector would be prepared to assume some or all of the norOntair routes. Based on current activity, it seems at this time prudent to consider selling the Dash 8 aircraft and responsibilities but to retain all other norOntair roles to continue strengthening the North. Negotiations are underway.

The successful bidder was Air Ontario of London, who was prepared to take over the Dash 8 aircraft and routes. This sale and transfer of routes was scheduled to take place in October of 1988, however, for various reasons the transfer has been deferred until 1989.

In order to maintain the continuity of service, the ONTC purchased one of its contractors, Air Dale, in November, 1988. At the same time a contract was entered into with Skyservices, formally a subsidiary of Air Dale, to perform maintenance work on both Dash 8 and four Twin Otter aircraft at Sault Ste. Marie.

In 1988, norOntair continued to serve 21 communities with nine aircraft. These included two Dash 8's, six Twin Otter's and one Navajo. This year, the airline carried 108,000 passengers, an increase of nine percent over 1987.

The Duquette Homestead
Tom Cummings

Marine Services

The Marine Services division operates the M.S. Chi-Cheemaun on Georgian Bay, the M.V. Chief Commanda II on Lake Nipissing and the M.V. Manitou II on James Bay.

The M.S. Chi-Cheemaun, a passenger/vehicle ferry connecting Tobermory on the Bruce Peninsula to South Baymouth on Manitoulin Island, experienced a slight decrease in total number of passengers carried but vehicle numbers increased over 1987. The vessel again operated at capacity during the peak summer season. It is noteworthy that the decrease in passengers was in drive-on numbers while walk-on passengers increased. The vessel is a major contributor to the area's tourism activity.

Due to the physical constraints of the Chi-Cheemaun (600 passengers/143 standard North American vehicles) and the fact that it is operating at capacity during the summer months, the ONTC has determined there is an immediate need for a second passenger/vehicle ferry.

In North Bay, the M.V. Chief Commanda II cruise ship saw the positive results of schedule changes designed to make the service more attractive and accessible to both tourists and area residents. The newly introduced three-hour Sunday cruises along the North Bay shoreline and Callander Bay resulted in a 30 percent increase in passengers over the six-hour Sunday cruise offered to the French River in 1987.

Another innovative change was the Friday evening "mystery" cruise offered during July and August.

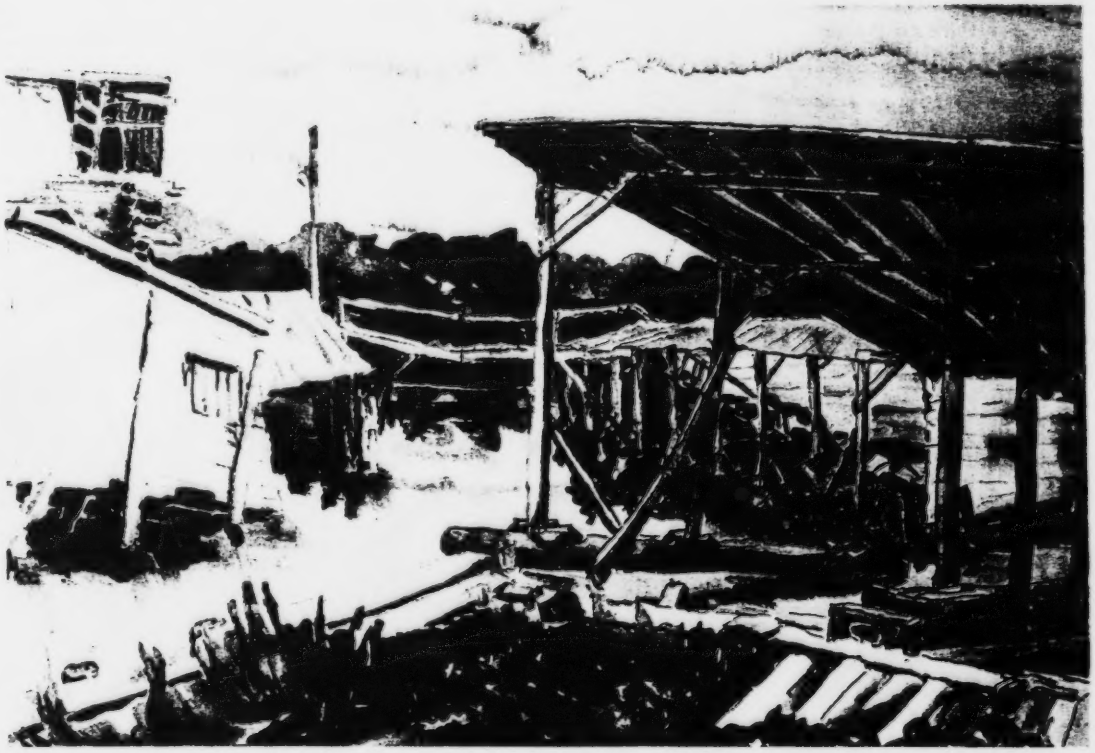
A new advertising and marketing campaign with the theme "Take to the Lake" was also introduced and its success will be built upon in 1989. In addition, a new on-shore waterfront ticket and travel information booth was opened, making the "Chief" more visible and accessible to the general public.

And finally, to complete the year in style, the M.V. Chief Commanda II crew were proud to play an integral part in the return of the M.V. Chief Commanda I from Dokis Village. Once refloated from its home of 14 years, the old vessel was towed to the mouth of Dokis Bay where it was rafted alongside the Chief II for the journey back to the original launch site in Callander.

The M.V. Manitou II resumed normal levels of traffic after an abnormally long season in 1987. Since 1975, when the vessel was put into service in Moosonee, the size and numbers of the vehicles carried has increased. In view of this, the barge will be lengthened and widened to accommodate more and larger vehicles.

It is expected that Marine Services will continue to grow and enhance the attractiveness of the regions they serve as a tourist destination. The use of the ferries for transportation is essential to residents and businesses in all three areas.

Night Hawk Marina
Catharine Cribbs



Freight Services

Ontario Northland's Freight Services include rail freight handled by the Rail Services and highway freight carried by Transport Services.

The bulk of the rail traffic comes directly from mining and forest industries, and as such is governed by fluctuations in these markets. In 1988, the total tonnage carried was close to five million, resulting in revenue of $44,300,000, an increase of 1.6 percent over last year.

The mining industry sector accounted for 79 percent of the total carload freight handled, up slightly from last year. This increase is largely due to continuing strong markets and prices for base metals. The shipment of forest industry products accounted for 15 percent of the total freight carried, a 4 percent decrease from 1987 volumes. Markets for newsprint and wood pulp remained strong, and shipments of these commodities increased 6 and 8 percent respectively. These increases, however, were offset by the termination of pulpwood shipments which were replaced with shipments of pulpwood chips at reduced volumes.

Continued highway competition and a changed marketing and pricing philosophy on the part of the petroleum industry has helped erode the volume of northbound shipments of petroleum products. The continuing impact of regulatory reform has resulted in more intense competition and has put pressure on rate levels in many areas. It is anticipated that this will continue in 1989.

In 1986, the Star Transfer trucking operation joined with Express Services to form an integrated "Transport Services" for all highway transportation of freight.

The department has continued to show improvement. Although there was only a 3 percent increase in weight carried, trucking revenue was $4.5 million, an increase of 11.8 percent over 1987. Total revenues jumped 8.4 percent to $5.9 million. This resulted in a bottom line improvement of 11.4 percent, in spite of a loss created by the demise of a major connecting carrier.

Transport Service employees maintained their excellent safety record with no lost-time injuries reported for the third consecutive year. The various terminals or departments have all received safety awards ranging from three to thirteen years with no lost-time injuries - a record of which management and staff are very proud.

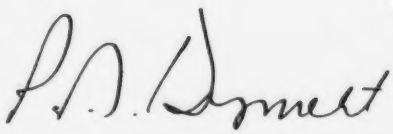
FINANCIAL STATEMENTS

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Balance Sheet
as at December 31, 1988

	Assets	1988 $	1987 $
Current Assets	Cash and short term investments	**5,544,714**	2,369,755
	Accounts receivable	**17,268,323**	16,915,071
	Due from Contributory Pension Fund	**-**	7,583,410
	Materials and supplies	**12,672,810**	10,554,808
	Prepaid expenses	**600,440**	628,633
		36,086,287	38,051,677
Long Term Investments - at cost	Government bonds (market value $38,253,000; 1987 - $30,765,000)	**37,938,705**	29,674,531
Other Assets - at cost	Self-insurance fund (note 4) (market value $2,463,000; 1987 - $2,137,000)	**2,462,335**	2,128,279
	Bus franchises	**297,679**	297,679
	Investment in Telesat Canada	**150,000**	150,000
	Deferred pension charge (note 3)	**4,626,020**	2,694,724
		7,536,034	5,270,682
Investment in Property - at cost less accumulated depreciation (schedule 1)		**185,220,330**	176,513,976
		266,781,356	249,510,866

Approved on behalf of the Commission:

J. W. Spooner
Chairman



P.A. Dyment
President and CEO

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Balance Sheet
as at December 31, 1988

	Liabilities and Equity	1988 $	1987 $
Current Liabilities	Accounts payable and accrued charges	**23,191,047**	19,823,779
Deferred Revenue (note 6)		**1,075,716**	1,272,956
Provision for Self Insurance (note 4)		**2,462,335**	2,128,279
Long Term Debt	Loan from Province of Ontario non-interest bearing	**35,207,935**	35,207,935
Province of Ontario Equity	Contributed surplus	**18,357,776**	20,772,165
	Retained income	**186,486,547**	170,305,752
		204,844,323	191,077,917
		266,781,356	249,510,866

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Statement of Income
for the year ended December 31, 1988

		1988 $	1987 $
Operating Revenues	Commercial (schedule 3)	**93,091,805**	90,285,299
	Non-Commercial (schedule 4)	**17,738,645**	15,595,650
Total operating revenues		**110,830,450**	105,880,949
Operating Expenditures	Commercial (schedule 3)	**83,205,726**	80,290,330
	Non-Commercial (schedule 4)	**39,803,894**	37,685,672
Total operating expenditures		**123,009,620**	117,976,002
Loss from operations before the following		**12,179,170**	12,095,053
Investment Income	Interest expense	**(169,576)**	(203,337)
	Interest earned	**4,254,310**	3,531,632
	Gain on sale of bonds	**-**	284,640
Net investment income		**4,084,734**	3,612,935
Net loss before Government reimbursement		**8,094,436**	8,482,118
Government reimbursement (schedule 2 and note 5)		**24,275,231**	24,773,935
Net income for the year		**16,180,795**	16,291,817

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Statement of Retained Income
for the year ended December 31, 1988

	1988 $	1987 $
Balance, beginning of year	**170,305,752**	154,013,935
Add net income for the year	**16,180,795**	16,291,817
Balance, end of year	**186,486,547**	170,305,752

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Statement of Contributed Surplus
for the year ended December 31, 1988

		1988 $	1987 $
Balance, beginning of year		**20,772,165**	22,832,714
Add:	- Purchase of Air-Dale Limited (note 8)	**500,100**	-
	- norOntair aircraft and associated equipment	-	20,690
	- Capital expenditures of The Owen Sound Transportation Company, Limited	-	33,405
		21,272,265	22,886,809
Less: depreciation charges for the year		**2,914,489**	2,114,644
Balance, end of year		**18,357,776**	20,772,165

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1988

		1988 $	1987 $
Operating Activities	Cash provided from (used in) operations (see below)	**429,496**	(8,799,916)
	Government reimbursement	**24,275,231**	24,773,935
		24,704,727	15,974,019
Financing Activities	Capital reimbursement from the Province	**500,100**	54,095
Investing Activities	Net investment in fixed assets	**(21,904,278)**	(13,038,074)
	Purchase of bonds	**(8,131,750)**	(6,913,125)
	Purchase of Air-Dale Limited (note 8)	**(500,100)**	-
	Proceeds from sale of bonds	-	1,504,750
	Proceeds from sale of fixed assets	**922,850**	550,586
	Contributory Pension Fund repayment (advance)	**7,583,410**	(7,056,981)
		(22,029,868)	(24,952,844)
Increase (decrease) in cash and short term investments during the year		**3,174,959**	(8,924,730)
Cash and short term investments, beginning of year		**2,369,755**	11,294,485
Cash and short term investments, end of year		**5,544,714**	2,369,755
Cash provided from (used in) operations is derived as follows:			
Net loss before Government reimbursement		**(8,094,436)**	(8,482,118)
Add (deduct):	Depreciation	**9,886,957**	8,043,199
	Amortization and gain on sale of bonds	**(132,424)**	(401,127)
	Gain on sale of fixed assets	**(26,272)**	(112,143)
	Increase in accounts receivable	**(353,252)**	(2,343,245)
	Increase in material, supplies and prepaids	**(2,089,809)**	(4,940,072)
	Increase in accounts payable	**3,367,268**	2,305,182
	Amortization of deferred revenue	**(197,240)**	(174,868)
	Increase in deferred pension charge	**(1,931,296)**	(2,694,724)
Cash provided from (used in) operations		**429,496**	(8,799,916)

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Schedule of Investment in Property
as at December 31, 1988

Schedule 1

		1988 $	1987 $
Rail	Roadway	**111,116,575**	109,514,298
	Buildings	**21,100,389**	20,675,531
	Equipment	**40,869,914**	40,673,625
Telecommunications		**52,843,192**	55,520,021
Buses		**2,662,488**	2,315,162
Boats		**927,413**	927,413
norOntair	Aircraft	**15,942,700**	15,542,700
	Other	**3,940,188**	3,940,188
Star Transfer Limited	Vehicles	**1,557,999**	1,881,825
	Other	**1,002,085**	987,118
The Owen Sound Transportation Company, Limited	Vessel	**9,898,933**	9,898,933
	Other	**380,938**	380,938
Gross investment in property		**262,242,814**	262,257,752
Less accumulated depreciation		**107,560,983**	100,936,803
Net investment in property		**154,681,831**	161,320,949
Under construction		**30,538,499**	15,193,027
		185,220,330	176,513,976

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Schedule of Government Reimbursement
for the year ended December 31, 1988

Schedule 2

		1988 $	1987 $
From Province of Ontario	Cochrane - Moosonee branch line	**7,870,004**	8,410,509
	Main line passenger train	**5,993,035**	5,750,070
	Northlander (note 5)	**4,057,715**	3,921,904
	Air services - norOntair	**4,338,347**	4,573,597
	Moosonee ferry	**66,561**	34,468
		22,325,662	22,690,548
The Owen Sound Transportation Company, Limited		**(30,359)**	67,387
Total Provincial Government reimbursement		**22,295,303**	22,757,935
Federal Government reimbursement (note 5)		**1,979,928**	2,016,000
Total Government reimbursement (note 5)		**24,275,231**	24,773,935

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Schedule of Commercial Operations
for the year ended December 31, 1988

Schedule 3

		1988 $	1987 $
Rail Freight Services	Revenue	**44,792,443**	44,309,711
	Expenditures	**44,596,306**	40,885,360
	Income from operations	**196,137**	3,424,351
Telecommunications	Revenue (note 7)	**37,823,330**	36,190,536
	Expenditures	**26,951,955**	28,513,618
	Income from operations	**10,871,375**	7,676,918
Bus Services	Revenue	**4,149,923**	3,862,927
	Expenditures	**4,469,499**	4,050,776
	Loss from operations	**(319,576)**	(187,849)
Transport/Express Services	Revenue	**5,917,785**	5,457,548
	Expenditures	**6,554,031**	6,225,265
	Loss from operations	**(636,246)**	(767,717)
Marine Services (North Bay)	Revenue	**272,911**	312,457
	Expenditures	**512,724**	489,144
	Loss from operations	**(239,813)**	(176,687)
Tourist Facilities (Hannah Bay)	Revenue	**135,413**	152,120
	Expenditures	**121,211**	126,167
	Income from operations	**14,202**	25,953
Total Commercial Operations	Operating revenues	**93,091,805**	90,285,299
	Operating expenditures	**83,205,726**	80,290,330
	Income from operations	**9,886,079**	9,994,969

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Schedule of Non-Commercial Operations
for the year ended December 31, 1988

Schedule 4

		1988 $	1987 $
Rail Passenger Services	Revenue	5,587,690	5,116,233
	Expenditures	23,290,411	22,546,520
	Loss from operations	17,702,721	17,430,287
	Government reimbursement	19,900,682	20,098,483
	Net gain from operations	2,197,961	2,668,196
Air Services (norOntair)	Revenue	7,620,778	6,154,203
	Expenditures	11,947,104	10,712,083
	Loss from operations	4,326,326	4,557,880
	Government reimbursement	4,338,347	4,573,597
	Net gain from operations	12, 021	15,717
Marine Services (Owen Sound)	Revenue	4,456,325	4,226,501
	Expenditures	4,425,966	4,293,888
	(Gain) Loss from operations	(30,359)	67,387
	Government reimbursement	(30,359)	67,387
		-	-
Marine Services (Moosonee)	Revenue	73,852	98,713
	Expenditures	140,413	133,181
	Loss from operations	66,561	34,468
	Government reimbursement	66,561	34,468
		-	-
Total Non-Commercial Operations	Operating revenues	17,738,645	15,595,650
	Operating expenditures	39,803,894	37,685,672
	Loss from operations	22,065,249	22,090,022
	Government reimbursement	24,275,231	24,773,935
	Net gain from operations	2,209,982	2,683,913

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Notes to Consolidated Financial Statements
December 31, 1988

1. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(a) Basis of accounting

These consolidated financial statements are prepared in accordance with generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Star Transfer Limited and The Owen Sound Transportation Company, Limited.

(b) Materials and supplies

With the exception of used rail, all materials and supplies are shown at cost. Used rail is shown at estimated utility value.

(c) Investment in property and depreciation

Fixed assets are stated at acquisition cost.

Depreciation is calculated on a straight-line basis over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives used for principal categories of assets are as follows:

Road-main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Vessel	30 years
Telecommunications equipment	15 years
Aircraft	10 years
Boats	20 years
Vehicles	3 years
Buses	10 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the costs of certain fixed assets purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Contributed Surplus. Annual depreciation on these fixed assets is recorded as a reduction to Contributed Surplus.

(d) Income Taxes

As Crown Corporations of the Province of Ontario, the Commission and its wholly-owned subsidiaries are exempt from income taxes and accordingly no tax provision is reflected in operations.

2. CHANGE IN ACCOUNTING ESTIMATE

During 1988 the Commission reviewed the remaining useful lives of its road assets and changed the estimated service lives of these assets from 20-200 years to 20-50 years. As a result of this change, the depreciation expense for 1988 is increased by $1,934,000 and net income decreased by the same amount.

3. PENSION PLAN

The Commission is the trustee for its contributory pension plan which covers all permanent staff.

The net cost of pension benefits is actuarially determined on the basis of management's best estimates using the projected benefit method pro-rated over the service lives of employees. The net cost of pension benefits includes the amortization over the remaining service lives of the plan members of the initial net pension surplus and the 1988 experience gain. Pension plan assets were valued at a market related value based on recognizing the difference between book and market values at each year end over a five year period.

The Commission's share of the net cost of pension benefits earned by employees during the year was $1,268,451. In 1988 the Commission funded the amount of $3,199,747. The excess of the funded amount over the net cost of benefits earned is recorded as a Deferred Pension Charge on the Balance Sheet.

The actuarial valuation prepared for accounting purposes as at December 31, 1988 disclosed a surplus of $10,168,000 representing the excess of plan assets of $188,538,000 over accrued pension benefits of $178,370,000. This valuation assumed an expected rate of return on plan assets of 7 1/2 per cent and projected pay increase of 5 1/2 per cent.

4. SELF-INSURANCE

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets.

5. GOVERNMENT REIMBURSEMENT

In accordance with the Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial and receive annual operating subsidies, the details of which appear on Schedule 2.

The subsidy amount for the non-commercial rail operations, which consist of the Cochrane-Moosonee branch line and main line passenger train services, allows the Commission to earn an annual rate of return equal to the lesser of 9.325 per cent or the actual rate of return earned on the total of the Commission's commercial operations for the same year. For all other non-commercial operations shown on Schedule 2, the subsidies equal the operating losses for the year. A portion of the subsidy for the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is received from the National Transportation Agency of Canada under section 261 of the Railway Act.

6. DEFERRED REVENUE

In 1985, the Commission received $1,740,000 as full settlement for revenue lost through the rerouting of certain long distance telephone traffic. This amount is being amortized to income over the eight remaining years of the original agreement.

7. TELECOMMUNICATIONS REVENUE AGREEMENTS

The Commission has revenue-sharing agreements with Bell Canada and Northern Telephone Limited, subsidiaries of Bell Canada Enterprises Inc. These revenue-sharing agreements may be terminated by either party after giving 180 days and 60 days prior notice, respectively. Approximately 73 per cent (1987 - 74 per cent) of telecommunications revenue depend on these agreements.

8. PURCHASE OF AIR-DALE LIMITED

In 1988, the Commission purchased Air-Dale Limited. The major assets of the company at the time of purchase were commercial air licences, operation certificates and experienced flight personnel. With the purchase, the Commission through norOntair now provides the air transportation services and Air-Dale Limited is essentially an inactive company.

9. SUBSEQUENT EVENTS

(a) Mine Closures

In March 1988 one of the Commission's major customers announced that it will close its mining operations at two mines located in Northern Ontario by March 1990. Traffic at these two mines accounted for about 23 per cent of the Commission's rail freight revenue.

(b) Purchase of New Ferry

On February 28, 1989, The Owen Sound Transportation Company, Limited purchased a second vessel for use in its operations. The cost of acquiring, transporting and refurbishing the vessel is estimated to be approximately $9 million. All costs will be paid by the Ontario Northland Transportation Commission and later reimbursed by the Ministry of Northern Development and Mines, in accordance with the Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry.

10. COMPARATIVE FIGURES

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

To the Ontario Northland Transportation Commission and to the Minister of Northern Development.

I have examined the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at December 31, 1988 and the consolidated statements of income, contributed surplus, retained income and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the Commission as at December 31, 1988 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

D.F. Archer

Toronto, Ontario
June 9, 1989

D.F. Archer, F.C.A.
Provincial Auditor.

The Artists

Catharine Cribbs, a resident of South Porcupine, grew up along the North Shore of Lake Huron. The rugged geography, with abundant rocks and lakes has had an underlying influence on her work. Cribbs works in a number of different media including watercolour, hand built clay sculptural forms and lino and woodblock prints.

Tom Cummings, born in Manitoba, now lives and works in North Bay. His work has received both national and international recognition and is represented in major galleries across Canada, as well as in numerous colleges and universities and in a host of private collections. Working mainly with oils, he has also used sculpture as a form of expression.

Joan Duffy-Nabb was born and educated in Kirkland Lake. She works mainly in watercolour, and pen and ink. Her work has been accepted in many juried shows and she has won several awards and honourable mentions. She is also featured in a number of public and private collections.

Sheila Langlois, born and raised in Kirkland Lake, has painted the "North" for the past thirty years. Although predominantly a water-colourist, she works and teaches in a variety of media. Langlois has had numerous solo shows, and has received many awards for her works.

Caroline MacArthur was born in Nova Scotia, and moved with her family to Cobalt in 1930. She is an active member of the Northern Ontario Art Association and is a retired teacher of art at the Northern College of Applied Arts and Technology. MacArthur has painted in many countries, but her greatest love is Cobalt with its lovely old buildings, mine shafts and open cuts.

Bruce St. Clair has lived and worked in the Lake Nipissing area since 1969. His work ranges from contemporary high realism to naturalism. He is fascinated with the way light often transforms simple objects and settings into things of elegant beauty. St. Clair works in the media of oil and watercolour.

Ivan Wheale was born in England and emigrated to Canada in 1957. Since 1975 he has lived and worked on Manitoulin Island. His work is included in 37 public and corporate collections including "The Royal Collection" in Windsor Castle in England. He has received numerous awards for his work and an honourary Doctor of Law from Laurentian University.

ISSN 0703-072X
Printed in Ontario, Canada

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

1988

RAPPORT ANNUEL

...os de la couverture:

...ures en vedette dans
...annuel font partie
...ction d'art visuel
... Northland intitulée
...*on Du Nord*, toutes
...par des artistes du
... peintures ont été
...parce qu'elles
...ent des scènes
...ent nord ontariennes.
... courte biographie de
...artiste à l'intérieur de
...ière couverture.

Couverture:
Rocks Near Collins Inlet
Ivan Wheale

LE 88E

RAPPORT ANNUEL

DE LA

COMMISSION

DE TRANSPORT

ONTARIO

NORTHLAND

POUR L'EXERCICE CLOS

LE 31 DÉCEMBRE 1988

Province de l'Ontario

L'honorable David Peterson
Premier ministre

L'honorable René Fontaine
Ministre du
Développement du Nord

LA COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

J.W. Spooner,
Président,
Timmins

G.J. Gagnon,
Commissaire,
Hearst

R. Motlong,
Commissaire,
Sioux Narrows

W.B. Brayford,
Commissaire,
New Liskeard

R.G. Brisson,
Commissaire,
Cochrane

R.S. Lucenti,
Commissaire,
North Bay

M.D. Sinclair,
Commissaire,
Sudbury

E.T. Sutherland,
Commissaire,
Moose Factory

W.A. Keller,
Commissaire,
Mindemoya

DIRECTION

P.A. Dyment,
Président, directeur général

D.E. MacDougall,
Vice-président, finance

R.S. Hutton,
Vice-président,
services de
télécommunications et
d'informatique

K.J. Moorehead,
Agent principal,
exploitation - services
ferroviaires

K.J. Wallace,
Agent principal,
commercialisation et
services aux voyageurs

E. Marasco,
Directeur principal,
services aux voyageurs

T. O'Connell,
Conseiller juridique

Ministère du
Développement du Nord
et des Mines

ONTARIO

L'honorable Lincoln M. Alexander
C.P., c.r., C.St.J., B.A.
Lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario

Son Honneur le lieutenant-gouverneur,

Je vous soumets le 88e rapport annuel de la Commission de transport Ontario Northland qui se rapporte à l'exercice clos le 31 décembre 1988.

Je vous prie d'agréer, Son Honneur le lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.

René Fontaine
Ministre du Développement du Nord

1989

Ontario
Northland

L'honorable René Fontaine
Ministre du Développement du Nord
Édifices du Parlement Toronto (Ontario)

Monsieur,

Je vous soumets le rapport annuel de l'exercice 1988 de la Commission de transport Ontario Northland.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

J.W. Spooner
Président, Commission de transport Ontario Northland.

1989

Rapport du président

En 1988, la Commission de transport Ontario Northland a continué à jouer un rôle essentiel en "rassemblant les gens du Nord" à la fois par plaisir et par affaires.

Les services qu'elle fournit dans les domaines ferroviaires, aériens, maritimes, routiers, de camionnage et de télécommunications s'avèrent indispensables au bien-être économique du nord ontarien et assurent un lien commercial avec le sud de l'Ontario et, par la même occasion, avec toutes les autres parties du monde.

Mais je crois qu'il vaut la peine de mentionner que bon nombre de nos services représentent aussi les attractions touristiques les plus importantes dans les régions qu'ils desservent. L'Express de l'Ours Polaire est devenu une destination touristique pour les gens de partout dans le monde. Le M.S. Chi-Cheemaun et le M.V. Chief Commanda II constituent eux aussi des attractions touristiques importantes dans les régions de la baie Georgienne et de North Bay. Tout en fournissant des services de transport essentiels aux commerces et résidents de ces régions, nos moyens de transport encouragent les touristes à visiter ces communautés et à y rester pour au moins une journée. Ceci représente des avantages économiques importants pour les hôtels, les restaurants et les autres établissements de service dans la région.

Comme compagnie du nord, gérée par des gens du nord et desservant les gens du nord de l'Ontario, nous sommes fiers que nos liens avec les communautés du nord et avec le reste du monde engendrent une industrie touristique encore plus grande.

Avec l'ouverture de son nouveau quartier général à North Bay, la CTON a aussi envisagé l'avenir de la région en investissant dans une collection d'oeuvres artistiques unique et ambitieuse. Cette collection croissante et soigneusement choisie a comme point central des oeuvres d'art réalisées par des artistes du nord tout en mettant l'accent sur les artistes provenant des régions desservies.

Aujourd'hui la collection compte plus de 300 peintures, tableaux muraux et sculptures produits par 90 artistes. Bon nombre de ces oeuvres ont été placées dans des endroits communs à notre nouveau quartier général. Vingt-quatre oeuvres sont en montre au bureau régional de la CTON, dans l'édifice de la gare Union de Toronto, tandis que d'autres figurent dans diverses installations à travers la région.

Nos efforts visant à appuyer les artistes du nord de l'Ontario ont été récompensés par l'attribution du Prix de Mérite de la part de l'Association ontarienne des galeries d'art. Ce prix du mérite est présenté annuellement à une compagnie en reconnaissance de "l'appui exemplaire" qu'elle apporte aux arts visuels. La compagnie Suncor et la Banque Toronto Dominion furent les récipiendaires du passé. Nous sommes fiers de présenter sept de ces peintures dans le présent rapport annuel.

En 1989, nous documenterons davantage l'histoire de la région avec la publication d'un livre sur le rôle de la CTON dans le développement du nord ontarien et avec l'amélioration d'un petit musée à Moosonee ainsi qu'avec la mise en valeur d'un nouveau musée et des archives de la CTON à North Bay. Ces éléments sauront attirer l'intérêt du personnel et des touristes ainsi que celui des chercheurs, des historiens et des éducateurs.

À l'approche de notre 90e anniversaire, il nous fait plaisir de rapporter que notre niveau de service est en état d'amélioration constante grâce aux avances majeures en technologie.

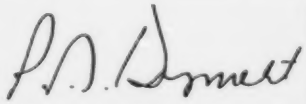
La première démarche d'un plan en quatre étapes visant à fournir une liaison par câbles en fibres optiques entre Timmins et North Bay a été complétée cette année. Cette liaison assurera un service plus rapide, plus économique et plus fiable tout en conservant une qualité de signal très élevée. L'amélioration d'autres réseaux de communications nous a permis d'offrir un éventail plus important de services à de nombreuses communautés.

En outre, la CTON est devenue le fabricant de certains des wagons interurbains les plus modernes en Amérique du Nord. Trois de ces nouveaux wagons seront mis en service tôt cette année après avoir subi leurs derniers tests en 1988. Ces wagons sont les premiers d'une série dans un projet majeur de 25 millions de dollars. Les travaux de dégarnissage et de reconstruction ont tous eu lieu dans nos ateliers. Nous prévoyons que, grâce à l'expertise que nous avons acquise en utilisant cette technologie moderne, nous pourrons éventuellement mettre en marché ce service pour d'autres chemins de fer.

Nous continuons à investir dans la région avec l'amélioration de nos services et avec l'utilisation de notre capital pour la construction. Ceci a comme double objectif l'amélioration de notre usine et la stimulation d'autres investissements et de la confiance dans le nord. Un nouveau terminus ferroviaire et routier interurbain a été complété et a ouvert ses portes à Englehart en 1988, tandis que la gare de Timmins a été complètement rénovée. En outre, le projet de 9,5 millions de dollars pour les retraités et les autres personnes âgées, qui est adjacent à notre nouveau quartier général, a lui aussi ouvert ses portes, et les 133 unités de cet édifice étaient toutes louées dès octobre. Ce complexe, qui est un investissement de Fonds de retraite des employés, est géré comme une entreprise commerciale.

Vous trouverez une élaboration de nos activités de 1988 dans les pages qui suivent.

Salutations distinguées,
Le président et directeur général



Peter A. Dyment

Front Door
Bruce St. Clair

Télécommunications

Les systèmes de télécommunications de la CTON forment une importante liaison avec Bell Canada et avec CN/CP dans la fourniture d'un réseau de télécommunications couvrant le nord ontarien. La Direction assure dans cette région les services interurbains, WATS, les services de lignes privées pour la transmission de conversations et de données, la transmission des programmes de Radio-Canada et de programmes vidéo et les services télex et télégraphiques. Elle assure également les services de téléphone locaux à Moosonee et à Moose Factory ainsi que dans les régions de Temagami et de Marten River.

Comme ce fut le cas en 1987, la croissance du nombre des messages a continué d'augmenter. De fait, en 1988, un nombre sans précédent de 11,6 millions d'appels interurbains a été traité, soit une hausse de 14% par rapport à la hausse précédente de 15% enregistrée l'année dernière. Cette croissance résulte de l'application des réductions de prix pour les appels interurbains et des tarifs WATS.

Les dépenses ont été tenues à une hausse de 3,5%, tandis que le total des revenus a augmenté de 5%, ce qui a résulté en une augmentation de 8% des revenus nets.

Plusieurs projets majeurs ont été complétés en 1988, y compris l'installation d'une unité numérique de commutation, la phase 1 d'une liaison par câble en fibres optiques, la fourniture de services téléphoniques spécifiques à deux communautés, et de nouveaux changements dans les services spéciaux.

À Timmins, les services du standard téléphonique sont passés d'une unité interurbaine analogue SP-1 à une unité de commutation numérique moderne DMS 200. Ce transfert a amélioré l'efficacité des opérations et des services ainsi que de nouveaux équipements pour les clients.

La première étape d'un plan en quatre phases destinée à assurer une liaison par câble en fibres optiques entre Timmins et North Bay a aussi été complétée cette année. Soixante km de câble ont été installés le long du droit de passage de la Commission entre Timmins et Porquis Junction. Le travail d'ingénierie a déjà débuté sur la phase 11 qui prolongera la liaison par fibres optiques d'un autre 97 km jusqu'à Swastika, en 1989. Le plan à long terme est de prolonger les installations numériques de North Bay jusqu'à Hearst.

Le système de fibres optiques utilise la lumière laser pour transmettre les messages à travers des brins très minces de vitre. Ces câbles sont plus petits et plus légers que le câble ordinaire; ils peuvent transmettre l'information d'une façon plus volumineuse, plus économique, plus rapide, et ce avec une qualité et fiabilité de signal plus élevée que celle des fils ordinaires. Grâce à un système de marketing efficace, on a réussi à installer les services téléphoniques spécifiques à Moosonee et à Moose Factory Une autre ligne de produits qu a connu du succès a été introduite lorsque la Direction est devenue une distributrice de la ligne Sharp d'ordinateurs et de machines fac-similés.

Plusieurs changements innovateurs se rapportant aux services spéciaux ont été mis en œuvre en 1988. Les tarifs télex ont été diversifiés, fournissant aux clients le choix d'avoir leurs propres appareils. En outre, une nouvelle structure de tarifs a été mise au point afin de mieux associer la valeur et la diversité des services fournis avec les coûts réels.

À l'approche des années 1990, la Direction des télécommunications continue à s'engager pour être au fait des perfectionnements technologiques qui sont requis pour fournir un service moderne et de qualité à sa clientèle. La Direction est à la poursuite de nouvelles occasions pour mieux desservir les communautés du nord de l'Ontario.

Home From School
Joan Duffy-Nabb

Services aux voyageurs

La Division des services aux voyageurs assure le transport terrestre des résidents et par la même occasion joue un rôle important dans l'expansion touristique de la région. Elle fournit les services que voici: tous les trains réguliers de voyageurs, l'Express de l'Ours Polaire, toutes les opérations d'autobus (y compris les voyages organisés et les nolisements), les installations de gare ainsi que la révision et l'entretien du matériel de voyageurs. En outre, elle voit au fonctionnement du Hannah Bay Goose Camp et s'occupe de la commercialisation de tous ces services.

Tous les trains réguliers de voyageurs ont vu une augmentation approximative de 8% dans le nombre de passagers par rapport à 1987.

Quant au nombre de passagers sur l'Express de l'Ours Polaire, il a diminué de 4.2% si l'on se réfère à 1987. La CTON, par l'entremise de sa Direction du développement touristique, cherche à améliorer le tourisme dans la région de Moosonee/Moose Factory et à favoriser l'usage accrû de l'Express.

Le Hannah Bay Goose Camp est situé 45 milles par voie aérienne à l'est de Moosonee. Ce camp est notamment populaire auprès des chasseurs et photographes américains, et l'année 1988 ne fut pas une exception dans le nombre de réservations traditionnellement atteint.

Tel que prévu, l'industrie nord-américaine des autobus, y compris la CTON, a continué à enregistrer une baisse globale dans le nombre de voyageurs. Toutefois, la baisse de cette année est de 3% inférieure à celle des années passées, ce qui, on l'espère, est le signe avant-coureur d'une stabilisation prochaine. Les voyages organisés et les nolisements ont continué à connaître beaucoup de succès, comme l'indique la hausse de 10% dans les revenus provenant de cette source. Les revenus généraux des services d'autobus ont augmenté de 4%, tandis que les dépenses ont été réduites de 4% par rapport à l'an dernier.

Même si les opérations d'autobus ont montré une amélioration importante au cours des quelques dernières années, c'est toujours un défi à relever que d'établir un équilibre entre les besoins de la clientèle et le coût-efficacité du service. La Division continuera à examiner et à surveiller chaque itinéraire d'autobus et sa fréquence de service afin de garder l'opération dans une position financière saine.

Deux projets majeurs ont été complétés en 1988, permettant d'augmenter la qualité de service de la CTON et de favoriser l'économie de Timmins et d'Englehart.

La construction du nouveau terminus ferroviaire et routier à Englehart a pris fin à un coût global de 1,5 millions de dollars. Le terminus a ouvert ses portes en octobre. L'édifice moderne, aux dimensions de 14,000 pieds carrés, dispose d'une marquise pour les autobus et comprend des installations spéciales pour en faciliter l'accès aux personnes handicapées. En outre, la gare de Timmins a subi des rénovations complètes et comprend un nouveau comptoir pour la clientèle et le service de livraison BPX ainsi qu'une aire générale pour bureaux avec un certain espace réservé pour la location au détail, de même qu'une marquise pour abriter les autobus.

À North Bay, les travaux de nivellement du sol sur le site proposé pour la nouvelle gare-terminus de North Bay sont terminés et on peut maintenant passer à la construction de le nouvelle installation en 1989. On prévoit aussi commencer à effectuer des rénovations majeures à la gare de Cochrane dès l'an prochain.

La nouvelle Direction des services aux voyageurs, qui relève de la Division des services aux voyageurs, poursuit la gestion et la coordination du projet de reconstruction de 20 wagons de Go Transit. En tout, les coquilles de 20 wagons de banlieue sont transformées en des voitures-autorails. Les trois premières voitures et un groupe auxiliaire de puissance (GAP) ont été complétés, lancés et mis à l'essai sur rail en 1988. Ces nouveaux équipements seront utilisés su le service de train "Little Bear" entre Cochrane et Moosonee au début de la nouvelle année. Quatre autres voitures du genre seront construites et mises en service avant la fin de 1989. Ces wagons remis à neuf représentent les voitures ferroviaires les plus modernes à longue distance pour le transport de passagers en Amérique du Nord. Le processus de transformation utilise une technologie sophistiquée pour reconstruire l'intérieur et les systèmes électriques, de chauffage, et d climatisation ainsi que d'autres sous-systèmes. Les groupes auxiliaires de puissance (GAP) qui fournissent le pouvoir électrique aux trains remplaceront les derniers vestiges de vapeur sur les trains de la CTON.

The Solution
Sheila Langlois

Services ferroviaires

La Division des services ferroviaires assure les trains nécessaires pour répondre aux besoins de transport des marchandises et des passagers. Elle comprend trois sections: celles des transports, de la mécanique et de l'ingénierie.

La section des transports est responsable de la fixation des horaires, du contrôle et de l'opération de tous les trains du réseau, ainsi que du fonctionnement des diverses cours de chemin de fer. Quant à la section mécanique, elle voit à l'entretien, la réparation, la révision, le nettoyage et l'inspection de toutes les locomotives, de tous les wagons-marchandises, de toutes les voitures à passagers ainsi que de tous les équipements ne rapportant pas de revenu sur les lignes d'Ontario Northland. La section mécanique s'occupe de la construction, de l'entretien et de la réparation de toutes les voies, tous les ponts, les réseaux de signalisation et les caniveaux; elle fait aussi la construction de certains bâtiments de chemin de fer.

La section mécanique, qui dessert sur une base contractuelle la Division de transport terrestre des passagers, s'occupe de la conversion des unités de transport suburbain à des unités de transport interurbain par voiture rapide. Deux voitures de passagers ont été ainsi transformées et un groupe auxiliaire de puissance (GAP) a été construit en 1988. En ayant recours à une technologie moderne, les installations mécaniques de la Division sont capables de répondre aux exigences mécaniques de toute remise en état, reconstruction, réparation ou changement du matériel.

Les services ferroviaires sont chargés de l'entretien et de la remise en état de mille kilomètres de voies ferrées, d'une flotte approximative de 700 wagons-marchandises, de 33 locomotives-diesels et de 42 voitures pour voyageurs. En 1988, ces travaux ont compris le parachèvement d'une moitié du programme de révision de locomotives de 3,000 c.-v., la fin de l'installation d'un réseau de protection à basse température et le mouvement vers un entretien plus préventif que réparateur.

En outre, la Division a continué à centrer ses efforts sur l'amélioration de la formation technique et sécuritaire.

Au cours de l'année, 16,5 milles de rails de grande ligne usée ont été remplacés par de nouveaux rails continus reliés par soudure. Un total de 43,000 traverses de chemin de fer ont été remplacées, plus 10 ensembles d'aiguillages. Quelque 50,000 tonnes de roches ont été écrasées et réparties à divers endroits pour assurer l'entretien des secteurs de ballast et pour faciliter les opérations de revêtement et d'alignement. Des travaux de construction de rajouts de voies ferrées à Englehart et Moosonee ont également débuté cette année.

Une nouvelle installation de magasins à Englehart ainsi que la fin des rails communiquant avec cet édifice ont été parachevées. De plus, des améliorations importantes de capital ont été apportées dans la cour ferroviaire de Cochrane en vue de faciliter la construction de nouveaux équipements pour le train d'excursion.

House Cobalt
Caroline MacArthur

norOntair

Les objectifs du governement provincial, lors de l'établissement de norOntair en 1973, étaient de réduire l'isolement du nord de l'Ontario, de stimuler le développement industriel et commercial de la région et de consolider le secteur privé des affaires commerciales. Le mandat d'origine était de mettre sur pied une infrastructure destinée à l'exploitation d'une ligne aérienne ainsi que d'établir les prix et horaires normalisés y afférents.

norOntair a répondu à tous ces objectifs et a rempli son mandat. Vu le mouvement vers la dérèglementation et vers un milieu plus concurrentiel, la CTON, en 1987, a fait appel à des propositions de la part de transporteurs qualifiés afin de déterminer jusqu'à quelle mesure, si c'était le cas, le secteur privé était disposé à assumer certains ou tous les itinéraires de norOntair. En se fondant sur l'activité actuelle, il semblerait prudent, au moment présent, d'envisager la vente de l'aéronef Dash-8 et des responsabilités qui s'y rattachent, tout en retenant les autres rôles de norOntair, pour continuer à renforcer les négociations sur les itinéraires du nord qui sont en cours.

L'heureux soumissionnaire a été Alr Ontario de London, qui était disposé à prendre à sa charge l'aéronef Dash-8 et les itinéraires s'y rapportant. La vente et le transfert de ces itinéraires devaient avoir lieu en octobre 1988; toutefois, pour divers motifs, le transfert a été remis jusqu'en 1989.

Pour maintenir l'asiduité de ses services, la CTON a fait l'achat d'un de ses entrepreneurs, Air Dale, en novembre 1988. Au même moment, la CTON a conclu un accord avec Skyservices, auparavant une filiale d'Air Dale, pour réaliser les travaux d'entretien touchant à la fois le Dash-8 et les quatre aéronefs Twin-Otter à Sault Ste-Marie.

En 1988, norOntair a continué à desservir 21 communautés avec neuf aéronefs. Ces aéronefs comprenaient deux Dash-8, six Twin-Otter et un Navajo. Cette année, la ligne aérienne a transporté 108 000 passagers, soit une hausse de 9% par rapport à 1987.

The Duquette Homestead
Tom Cummings

Services maritimes

La Division des services maritimes continue à exploiter le M.S. Chi-Cheemaun sur la baie Georgienne, le M.V. Chief Commanda 11 sur le lac Nipissing et le M.V. Manitou 11 sur la baie James.

Le M.S. Chi-Cheemaun, un transbordeur de passagers et de véhicules reliant Tobermory sur la péninsule de Bruce, à South Baymouth, sur l'île Manitoulin, a connu une diminution légère de passagers transportés mais une hausse importante de véhicules par rapport à 1987. Le transbordeur a de nouveau fonctionné à pleine capacité au milieu de la saison estivale. Fait digne de mention, la diminution de passagers se rapportait au nombre de passagers abordant le transbordeur en véhicule, tandis que le nombre de passagers abordant le transbordeur à pied a augmenté. Le vaisseau représente un facteur de première importance pour les activités de tourisme dans la région.

Vu les restrictions physiques du Chi-Cheemaun (600 passagers/143 véhicules normaux nord-américains) et vu que ce navire fonctionne à plein rendement durant les mois d'été, la CTON a de nouveau mis sur pied une étude de faisabilité afin d'établir s'il existe un besoin immédiat d'un second transbordeur du genre.

À North Bay, le catamaran Chief Commanda 11, grâce aux changements d'horaire destinés à rendre le service plus attrayant et plus accessible aux touristes et aux résidents de la région, a donné des résultats très positifs. Les nouvelles croisières de trois heures tous les dimanches, le long du rivage de North Bay jusqu'à la baie de Callander, a entraîné une hausse de 30% des passagers par rapport à la croisière de six heures offerte jusqu'à la Rivière-des-Français en 1987. Un autre des changements innovateurs a été la croisière "mystère" du vendredi offerte en juillet et août.

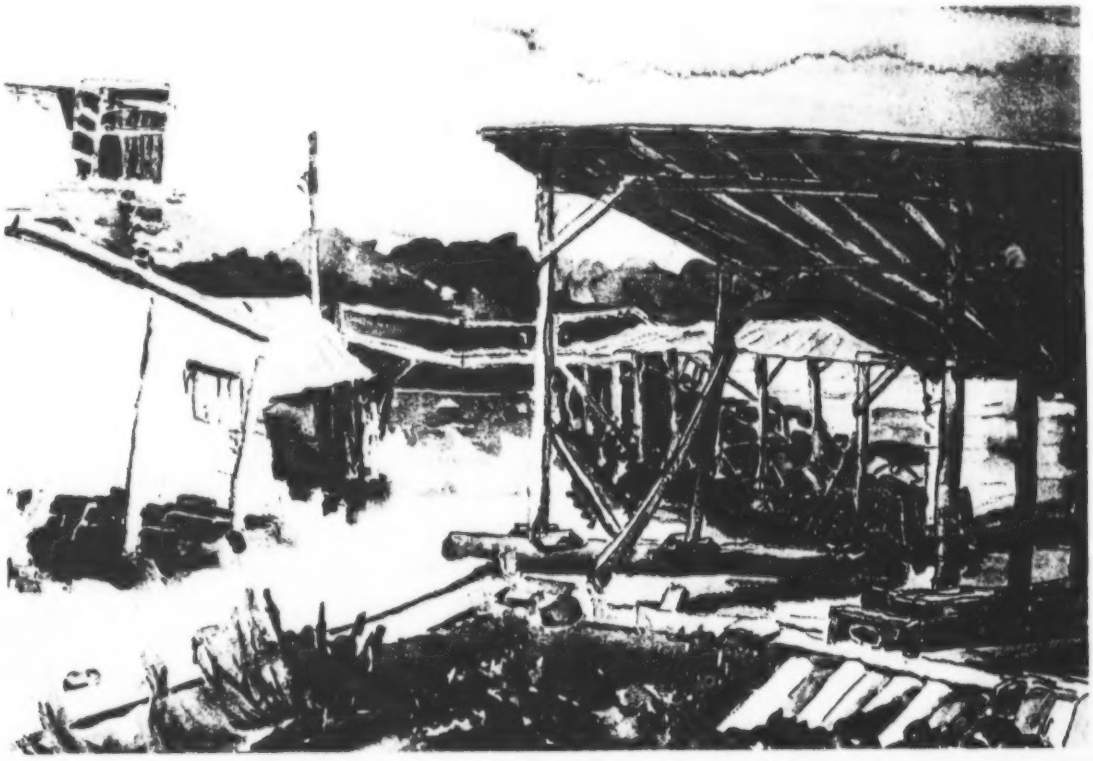
Une nouvelle campagne de publicité et de mise en marché ayant pour thème "Fêtons ça sur le lac" a été introduite et son succès aura des résultats concrets en 1989. En outre, un nouveau kiosque d'information sur les voyages et les billets a été ouvert au quai fédéral afin de rendre le "Chief" plus visible et plus accessible au grand public.

En fin de compte, pour compléter l'année en grande forme, l'équipe du Chief Commanda 11 a été fière de jouer un rôle de premier ordre dans le retour du M.V. Chief Commanda 1 depuis le village de Dokis. Une fois remis en flotte de son loyer vieux de 14 ans, le vieux vaisseau a été remorqué jusqu'à l'embouchure de la baie Dokis où il a été placé à côté du Chief 11 pour le voyage de retour à son site original de lancement à Callander.

L'activité du transbordeur M.V. Manitou 11 a retrouvé son niveau normal de transpoi après une saison excessivement longue en 1987. Depuis 1975, l'année de sa mise en service à Moosonee, la dimension et le nombre de véhicules transportés ont augmenté. Vu cette situation, la barge sera rallongée et élargie pour accommoder des véhicules plus grands et plus larges.

On s'attend à ce que les services maritimes continuent à connaître une croissance et un attrait plus grands dans les régions qu'ils desservent comme attraits touristiques. L'utilisation des transbordeurs pour le transport s'avère essentielle aux résidents et commerces des trois régions en cause.

Night Hawk Marina
Catharine Cribbs



Service de transport

Les services de transport Ontario Northland se font par voie ferrée, aux soins de l'ONR, et par la route, à la charge des services de transport.

Le gros du trafic ferroviaire provient directement des industries forestières et minières et, à ce titre, est régi par les fluctuations du marché dans ces domaines. En 1988, le tonnage global transporté a frisé les cinq millions de tonnes, rapportant un revenu de 44 300 000 $, soit une hausse de 1.6% par rapport à l'année précédente.

Le secteur de l'industrie minière a constitué 79% des chargements complets de marchandises transportées par wagon, une légère augmentation par rapport à l'an dernier. Cette augmentation est due en majeure partie aux marchés et prix robustes ininterrompus qui se rapportent aux métaux communs. Les envois de produits de l'industrie forestière a représenté 15% de toutes les marchandises transportées, une diminution de 4 pour cent si l'on se réfère aux volumes de 1987. Les marchés du papier journal et de la pâte à papier sont demeurés fermes, et l'expédition de ces produits a augmenté de 6 et 8 pour cent respectivement. Mais ces augmentations ont été contrebalancées par la fin des envois de pâte à papier, lesquels ont été remplacés par des envois de copeaux de pâte de bois à des volumes réduits.

Une concurrence ininterrompue dans le domaine de l'exploitation routière ainsi qu'un changement marqué des méthodes de commercialisation et de fixation des prix de la part de l'industrie du pétrole ont entraîné l'érosion du volume des envois de produits pétroliers vers le nord. L'impact continu des réformes régulatrices a occasionné une concurrence plus forte et exercé une pression de plus en plus grande sur les niveaux tarifaires dans de nombreux secteurs. On s'attend à ce que le même phénomène se poursuive en 1989.
En 1986, le service de camionnage Star Transfer a été fusionné avec Express Services pour former un réseau intégré appelé "Service de transport" englobant tout le transport routier de marchandises.

Les services de transport ont continué à s'améliorer. Même s'il n'y a eu qu'une hausse de 3% dans le poids transporté, le revenu du service de camionnage a grimpé jusqu'à 4,5 millions de dollars, une augmentation de 11,8% par rapport à 1987. Les revenus globaux se sont élevés à 5,9 millions de dollars, soit une hausse de 8,4%. De tels résultats représentent une amélioration d'au moins 11,4%, et ce malgré les pertes encourues par suite de la disparition d'un important transporteur de relais.

Les employés des services de transport ont maintenu leur excellente performance dans le domaine de la sécurité; pour la troisième année de suite, aucun cas d'absence au travail causée par des accidents n'a été signalé. Les divers terminus ou services ont tous reçu des prix de sécurité, s'échelonnant sur une période de 3 à 13 ans sans temps perdu par suite d'accident au travail, un record dont la Direction et le personnel sont très fiers.

ÉTATS FINANCIERS

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Bilan consolidé
au 31 décembre 1988

	Actif	1988 $	1987 $
Actif à court terme	Encaisse et placements à court terme	**5 544 714**	2 369 755
	Débiteurs	**17 268 323**	16 915 071
	Somme due de la part du régime de retraite mixte	**-**	7 583 410
	Matériaux et fournitures	**12 672 810**	10 554 808
	Frais payés d'avance	**600 440**	628 633
		36 086 287	38 051 677
Placements à long terme-prix coûtant	Obligations d'état (cours du marché: 38 253 00 $; 1987-30 765 000 $)	**37 938 705**	29 674 531
Autres éléments de l'actif-prix coûtant			
	Fonds d'autoassurance (note 4) (cours du marché: 2 463 000 $; 1987-2 137 000$)	**2 462 335**	2 128 279
	Concessions d'autobus	**297 679**	297 679
	Participation à Telesat Canada	**150 000**	150 000
	Frais de régime de retraite reportés (note 3)	**4 626 020**	2 694 724
		7 536 034	5 270 682
Placements immobiliers-prix coûtant moins amortissement cumulé (annexe 1)		**185 220 330**	176 513 976
		266 781 356	249 510 866

Approuvé au nom de la Commission:

J.W. Spooner
Président de la Commission

P.A. Dyment
Président, directeur général

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Bilan consolidé
au 31 décembre 1988

	Passif et fonds propres	1988 $	1987 $
Passif à court terme	Fournisseurs et frais courus	**23 191 047**	19 823 779
Recettes reportées (note 6)		**1 075 716**	1 272 956
Provision pour fonds d'autoassurance (note 4)		**2 462 335**	2 128 279
Dette à long terme	Prêt de la province de l'Ontario ne portant pas intérêt	**35 207 935**	35 207 935
Fonds propres de la province de l'Ontario	Surplus d'apport	**18 357 776**	20 772 165
	Bénéfices non répartis	**186 486 547**	170 305 752
		204 844 323	191 077 917
		266 781 356	249 510 866

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Résultats consolidés
pour l'exercice clos le 31 décembre 1988

		1988 $	1987 $
Recettes d'exploitation	Commercial (annexe 3)	**93 091 805**	90 285 299
	Non commercial (annexe 4)	**17 738 645**	15 595 650
Total des recettes d'exploitation		**110 830 450**	105 880 949
Dépenses d'exploitation	Commercial (annexe 3)	**83 205 726**	80 290 330
	Non commercial (annexe 4)	**39 803 894**	37 685 672
Total des dépenses d'exploitation		**123 009 620**	117 976 002
Pertes d'exploitation avant ce qui suit		**12 179 170**	12 095 053
Produit financier	Intérêts débiteurs	**(169 576)**	(203 337)
	Intérêts créditeurs	**4 254 310**	3 531 632
	Profit de la vente d'obligations	**-**	284 640
Produit financier net		**4 084 734**	3 612 935
Perte nette avant le remboursement du gouvernement		**8 094 436**	8 482 118
Remboursement du gouvernement (annexe 2 et note 5)		**24 275 231**	24 773 935
Bénéfice net de l'exercice		**16 180 795**	16 291 817

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Bénéfices non répartis consolidés
pour l'exercice clos le 31 décembre 1988

	1988 $	1987 $
Solde à l'ouverture de l'exercice	**170 305 752**	154 013 935
Plus le bénéfice net de l'exercice	**16 180 795**	16 291 817
Solde à la clôture de l'exercice	**186 486 547**	170 305 752

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Surplus d'apport consolidé
pour l'exercice clos le 31 décembre 1988

		1988 $	1987 $
Solde à l'ouverture de l'exercice		**20 772 165**	22 832 714
Ajouter:	- Acquisition d'Air-Dale Limited (note 8)	**500 100**	-
	- Avion norOntair et équipement correspondant	-	20 690
	- Dépenses en immobilisations de The Owen Sound Transportation Company, Limited	-	33 405
		21 272 265	22 886 809
Déduire: frais d'amortissement de l'exercice		**2 914 489**	2 114 644
Solde à la clôture de l'exercice		**18 357 776**	20 772 165

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Évolution de la situation financière consolidée
pour l'exercice clos le 31 décembre 1988

		1988 $	1987 $
Exploitation	Rentrées (sorties) de fonds liées à l'exploitation (voir ce-dessous)	**429 496**	(8 799 916)
	Remboursement du gouvernement	**24 275 231**	24 773 935
		24 704 727	15 974 019
Financement	Remboursement en capital de la province	**500 100**	54 095
Investissement	Placement net en immobilisations	**(21 904 278)**	(13 038 074)
	Achat d'obligations	**(8 131 750)**	(6 913 125)
	Acquisition d'Air-Dale Limited (note 8)	**(500 100)**	-
	Produit de la vente d'obligations	**-**	1 504 750
	Produit de la vente d'immobilisations	**922 850**	550 586
	Remboursement sur le régime de retraite mixte (avances)	**7 583 410**	(7 056 981)
		(22 029 868)	(24 952 844)
Augmentation (diminution) de l'encaisse et des placements à court terme au cours de l'exercice		**3 174 959**	(8 924 730)
Encaisse et placements à court terme à l'ouverture de l'exercice		**2 369 755**	11 294 485
Encaisse et placements à court terme à la clôture de l'exercice		**5,544,714**	2 369 755
Rentrées (sorties) de fonds liées à l'exploitation tirées comme suit:			
Perte nette avant le remboursement du gouvernement		**(8 094 436)**	(8 482 118)
Ajouter (déduire):	Amortissement	**9 886 957**	8 043 199
	Amortissement et profit de la vente d'obligations	**(132 424)**	(401 127)
	Profit de la vente d'immobilisations	**(26 272)**	(112 143)
	Augmentation des débiteurs	**(353 252)**	(2 343 245)
	Augmentation de matériaux, fournitures et frais payés d'avance	**(2 089 809)**	(4 940 072)
	Augmentation des créditeurs	**3 367 268**	2 305 182
	Amortissement des recettes reportées	**(197 240)**	(174 868)
	Augmentation des frais de régime de retraite reportés	**(1 931 296)**	(2 694 724)
Rentrées (sorties) de fonds liées à l'exploitation		**429 496**	(8 799 916)

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Annexe des placements immobiliers
au 31 décembre 1988

Annexe 1

		1988 $	1987 $
Chemins de fer	Voies	**111 116 575**	109 514 298
	Bâtiments	**21 100 389**	20 675 531
	Équipement	**40 869 914**	40 673 625
Télécommunications		**52 843 192**	55 520 021
Autobus		**2 662 488**	2 315 162
Bateaux		**927 413**	927 413
norOntair	Avions	**15 942 700**	15 542 700
	Autres	**3 940 188**	3 940 188
Star Transfer Limited	Véhicules	**1 557 999**	1 881 825
	Autres	**1 002 085**	987 118
The Owen Sound Transportation Company, Limited	Navires	**9 898 933**	9 898 933
	Autres	**380 938**	380 938
Placements immobiliers bruts		**262 242 814**	262 257 752
Moins amortissement cumulé		**107 560 983**	100 936 803
Placements immobiliers nets		**154 681 831**	161 320 949
En voie de construction		**30 538 499**	15 193 027
		185 220 330	176 513 976

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Annexe du remboursement du gouvernement
pour l'exercice clos le 31 décembre 1988

Annexe 2

		1988 $	1987 $
De la provine de l'Ontario	Ligne secondaire Cochrane - Moosonee	**7 870 004**	8 410 509
	Grande ligne du train de voyageurs	**5 993 035**	5 750 070
	Northlander (note 5)	**4 057 715**	3 921 904
	Services aériens - norOntair	**4 338 347**	4 573 597
	Traversier de Moosonee	**66 561**	34 468
		22 325 662	22 690 548
The Owen Sound Transportation Company, Limited		**(30 359)**	67 387
Remboursement total du gouvernement provincial		**22 295 303**	22 757 935
Remboursement du gouvernement fédéral (note 5)		**1 979 928**	2 016 000
Remboursement total du gouvernement (note 5)		**24 275 231**	24 773 935

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Annexe de l'exploitation commerciale
pour l'exercice clos le 31 décembre 1988

Annexe 3

		1988 $	1987 $
Services de transport ferroviaire	Recettes	**44 792 443**	44 309 711
	Dépenses	**44 596 306**	40 885 360
	Bénéfices d'exploitation	**196 137**	3 424 351
Télécommunications	Recettes (note 7)	**37 823 330**	36 190 536
	Dépenses	**26 951 955**	28 513 618
	Bénéfices d'exploitation	**10 871 375**	7 676 918
Services d'autobus	Recettes	**4 149 923**	3 862 927
	Dépenses	**4 469 499**	4 050 776
	Pertes d'exploitation	**(319 576)**	(187 849)
Services de transport / de messagerie	Recettes	**5 917 785**	5 457 548
	Dépenses	**6 554 031**	6 225 265
	Pertes d'exploitation	**(636 246)**	(767 717)
Services maritimes (North Bay)	Recettes	**272 911**	312 457
	Dépenses	**512 724**	489 144
	Pertes d'exploitation	**(239 813)**	(176 687)
Installations touristiques (Hannah Bay)	Recettes	**135 413**	152 120
	Dépenses	**121 211**	126 167
	Bénéfices d'exploitation	**14 202**	25 953
Total de l'exploitation commerciale	Recettes d'exploitation	**93 091 805**	90 285 299
	Dépenses d'exploitation	**83 205 726**	80 290 330
	Bénéfices d'exploitation	**9 886 079**	9 994 969

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Annexe de l'exploitation non commerciale
pour l'exercice clos le 31 décembre 1988

Annexe 4

		1988 $	1987 $
Services de trains de voyageurs	Recettes	**5 587 690**	5 116 233
	Dépenses	**23 290 411**	22 546 520
	Pertes d'exploitation	**17 702 721**	17 430 287
	Remboursement du gouvernement	**19 900 682**	20 098 483
	Profit net d'exploitation	**2 197 961**	2 668 196
Service aériens (norOntair)	Recettes	**7 620 778**	6 154 203
	Dépenses	**11 947 104**	10 712 083
	Pertes d'exploitation	**4 326 326**	4 557 880
	Remboursement du gouvernement	**4 338 347**	4 573 597
	Profit net d'exploitation	**12 021**	15 717
Service maritimes (Owen Sound)	Recettes	**4 456 325**	4 226 501
	Dépenses	**4 425 966**	4 293 888
	(Profit) Pertes d'exploitation	**(30 359)**	67 387
	Remboursement du gouvernement	**(30 359)**	67 387
		-	-
Services maritimes (Moosonee)	Recettes	**73 852**	98 713
	Dépenses	**140 413**	133 181
	Pertes d'exploitation	**66 561**	34 468
	Remboursement du gouvernement	**66 561**	34 468
		-	-
Total de l'exploitation non commerciale	Recettes d'exploitation	**17 738 645**	15 595 650
	Dépenses d'exploitation	**39 803 894**	37 685 672
	Pertes d'exploitation	**22 065 249**	22 090 022
	Remboursement du gouvernement	**24 275 231**	24 773 935
	Profit net d'exploitation	**2 209 982**	2 683 913

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Notes afférentes aux états financiers consolidés
31 décembre 1988

1. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(a) Méthode de comptabilité

Les états financiers consolidés ci-inclus ont été préparés conformément aux conventions comptables généralement reconnues. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive, Star Transfer Limited et The Owen Sound Transportation Company, Limited.

(b) Matériaux et fournitures

À l'exception de l'utilisation des voies ferroviaires, tous les matériaux et fournitures sont indiqués au prix coûtant. L'utilisation des voies ferroviaires est indiquée à sa valeur d'utilisation prévue.

(c) Placements immobiliers et amortissement

Les immobilisations sont évaluées au coût d'achat.

Les immobilisations sont amorties suivant la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée de vie probable.

Les durées de vie probables des principales catégories d'immobilisations sont les suivantes:

Voies-Grande ligne et lignes secondaires de	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Navires	30 ans
Equipement de télécommunication	15 ans
Avions	10 ans
Bateaux	20 ans
Véhicules	3 ans
Autobus	10 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour les coûts de certaines immobilisations destinées à l'exploitation désignée non commerciale par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations à leur coût d'origine et ajoute un crédit compensatoire au surplus d'apport. L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé comme une réduction au surplus d'apport.

(d) Impôts sur le revenu

Comme sociétés de la Couronne de la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées d'impôts sur le revenu et par conséquent, il n'y a aucune provision pour l'impôt dans son exploitation.

2. CHANGEMENT DE DURÉE DE VIE

Au cours de 1988, la Commission a réexaminé la durée de vie utile restante de ses immobilisations en voies ferroviaires et a fait baisser la durée de vie probable de telles immobilisations d'un échelon de 20 à 200 ans à un échelon de 20 à 50 ans. Par suite de cette réduction, les dépenses d'amortissement pour 1988 sont majorées de 1 934 000 $ et le revenu net est diminué par le même montant.

3. RÉGIME DE RETRAITE

La Commission est fiduciaire du régime de retraite mixte de tout le personnel permanent.

Le coût net des prestations du régime de retraite est établi de façon actuarielle en se fondant sur les évaluations les plus précises que possible de la gestion et en utilisant la méthode des prestations prévues réparties au prorata des durées de service des employés. Le coût net des prestations du régime de retraite comprend l'amortissement, sur les durées restantes de service des cotisants, du surplus initial net du régime et des prestations gagnées en 1988. La valeur des immobilisations du régime de retraite a été établie en fonction d'une valeur de marché reconnaissant pour base la différence entre les valeurs marchandes et comptables à la fin de chaque année et sur une période de cinq ans.

La part de la Commission en ce qui se rapporte au coût net des prestations du régime gagnées par les employés au cours de l'année est de 1 268 451 $. En 1988, la Commission a consolidé un montant de 3 199 747 $. L'excédent du montant consolidé par rapport au coût net des prestations gagnées est inscrit au bilan comme frais de régime de retraite reportés.

Au 31 décembre 1988, la vérification actuarielle qui avait été préparée à des fins de comptabilité montrait un surplus de 10 168 000 $, ce qui représente l'excédent de l'actif du régime, soit de 188 538 000 $, sur les prestations de régime à payer, soit de 178 370 000 $. Cette évaluation tient compte d'un taux d'intérêt prévu sur les actifs du régime de 7,5% et des augmentations de salaire prévues de 5,5%.

4. AUTOASSURANCE

La Commission suit une politique d'autoassurance pour les dégâts occasionnés par le déraillement de matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'assurrance comprennent une prime de 100 000 $ payée par la Commission en plus de revenus de placement réalisés par le fonds des immobilisations.

5. REMBOURSEMENT DU GOUVERNEMENT

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales et reçoivent des subventions annuelles d'exploitation dont les détails se retrouvent à l'annexe 2.

La subvention pour l'exploitation ferroviaire non commerciale, c'est-à-dire, ligne secondaire et grande ligne du train de voyageurs Cochrane-Moosonee, permet à la Commission de réaliser un taux annuel de rendement égal au moindre des taux de 9,325% ou du taux réel de rendement réalisé sur le total de l'exploitation commerciale de la Commission pour le même exercice. Pour toutes les autres exploitations non commerciales indiquées à l'annexe 2, le montant des subventions est égal aux pertes d'exploitation de l'exercice. Une partie de cette subvention en ce qui a trait aux pertes d'exploitation du train de service aux voyageurs entre North Bay et Toronto est reçue de l'Agence de transport national du Canada sous l'article 261 de la Loi du chemin de fer.

6. RECETTES REPORTÉES

En 1985, la Commission a reçu un remboursement de 1 740 000 $ pour les pertes en revenu occasionnées par les modifications apportées à certains circuits téléphoniques interurbains. Cette somme est amortie au moyen d'imputations aux résultats au cours des huit années qui restent de l'accord initial.

7. ACCORD SUR LE REVENU DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

La Commission a conclu des accords de partage de revenu avec Bell Canada et Northern Telephone Limited, filiales de Bell Canada Enterprises Inc. Ces accords peuvent être résiliés par l'un ou l'autre des parties à la suite d'un préavis de 180 jours et de 60 jours respectivement. Environ 73% (74% en 1987) des revenus provenant des télécommunications reposent sur ces accords.

8. ACQUISITION D'AIR-DALE LIMITED

En 1988, la Commission a acheté Air-Dale Limited. Lors de l'achat, les principaux avoirs de la compagnie étaient les suivants: des licences aériennes commerciales, des certificats d'exploitation ainsi qu'un personnel volant expérimenté. Suite à cet achat, la Commission, par l'entremise de norOntair, fournit désormais des services de transport aérien, et Air-Dale Limited est devenue une compagnie inactive.

9. AUTRES ÉVÉNEMENTS

(a) Fermetures de mines

En mars 1989, l'un des principaux clients de la Commission a annoncé qu'à compter de mars 1990, il cessait ses opérations à deux de ses mines situées dans le Nord de l'Ontario. Le trafic à ces deux mines représentait environ 23 % du revenu de la Commission provenant du transport ferroviaire.

(b) Achat d'un nouveau traversier

Le 28 février 1989, la The Owen Sound Transportation Company, Limited a acheté un second traversier pour fins d'usage dans ses opérations. Les coûts d'acquisition, de transport et de remise à neuf du navire en cause s'élèvent à 9 millions de dollars approximativement. Tous ces coûts seront payés par la Commission de transport Ontario Northland, laquelle sera ensuite remboursée à cet égard par le ministère du Développement du Nord et des Mines, conformément au mémorandum d'interprétation établi entre ce dernier et la Commission.

10. CHIFFRES DONNÉS À DES FINS DE COMPARAISON

Les chiffres de l'exercice précédent ont été réagencés au besoin, afin de se conformer à la présentation adoptée pour le présent exercice.

À la Commission de transport Ontario Northland et au ministre du Développement du Nord.

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 décembre 1988, les états des résultats consolidés, des bénéfices non répartis consolidés, du surplus d'apport consolidé et de l'évolution de la situation financière consolidée pour l'exercice clos à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autre procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1988, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

D.F. Archer

Toronto (Ontario)
Le 9 juin 1989

D.F. Archer, F.C.A.
Vérificateur provincial

Les artistes

Catharine Cribbs, une résidente de South Porcupine, a grandi sur la rive nord du lac Huron. Son oeuvre a été fortement influencée par la géographie accidentée de la région avec ses abondants lacs et rochers. Mme Cribbs travaille avec divers médiums, dont l'aquarelle, les formes sculptées à la main dans l'argile et la sérigraphie sur linoléun et sur bois.

Tom Cummings, né au Manitoba, demeure et travaille maintenant à North Bay. Ses oeuvres sont reconnues aux plans national et international. On en trouve dans les principales galeries à travers le Canada, dans de nombreux collèges et universités et dans une foule de collections privées. Travaillant surtout avec la peinture à l'huile, il a également utilisé la sculpture comme forme d'expression.

Joan Duffy-Nabb est née et a fait ses études à Kirkland Lake. Elle travaille principalement avec l'aquarelle, la plume et l'encre. Ses oeuvres ont été acceptées dans plusieurs expositions-concours où elle a reçu quelques prix et mentions honorables. On retrouve ses tableaux dans un certain nombre de collections publiques et privées.

Sheila Langlois est originaire de Kirkland Lake et y demeure toujours. Depuis les dernières trente années, elle a peint le "Nord" sous toutes ses formes. Bien qu'elle utilise l'aquarelle de façon régulière, elle travaille et enseigne avec une variété de médiums. Mme Langlois a fait de nombreuses expositions en solo et a reçu plusieurs prix pour ses oeuvres.

Caroline MacArthur est née en Nouvelle-Écosse et en 1930, déménageait avec sa famille à Cobalt. Elle est une membre active de l'Association des artistes du nord de l'Ontario et est un professeur d'art, retraité du Collège Northern d'arts appliqués et de technologie. Mme MacArthur a peint dans plusieurs pays mais son plus grand amour est Cobalt avec ses charmants édifices anciens et ses chevalements de puits de mines.

Bruce St. Clair vit et travaille dans la région du lac Nipissing depuis 1969. Ses oeuvres varient du réalisme contemporain au naturalisme. Il est fasciné par la façon dont la lumière transforme de simples objets et paysages en spectacles de grande beauté. Les médiums utilisés par M. St. Clair sont l'huile et l'aquarelle.

Ivan Wheale est né en Angleterre et a émigré au Canada en 1957. Depuis 1975, il vit et travaille sur l'île Manitoulin. Ses oeuvres font partie de 37 collections publiques et corporatives dont "La Collection Royale" au château Windsor à Londres. Il a reçu de nombreux prix pour son travail et un doctorat honorifique en loi de l'université Laurentienne.

ISSN 0838-0104
Imprimé en Ontario, Canada